

Sorprese nel Sahara della Mauritania, tutto il mondo è paese (1972)

Ricordi di Giovanni Bozzolato, Fotogrammetra-Cartografo dell'Agip Mineraria.

Avevo già lavorato in Mauritania nel 1968, quando l'Agip iniziò una campagna di rilievi geodetici e geofisici nei permessi di esplorazione appena acquisiti. Ci tornai nei primi anni '70, quando l'AGIP aveva deciso di estendere verso l'interno la prospezione geo-mineraria.

Un giorno stavo effettuando una esplorazione geografica nel Sahara a bordo di un elicottero, all'estremità orientale della Mauritania presso il confine con il MALI, nazione confinante, qualcosa come millecinquecento chilometri a Sud di Rabat ed oltre mille di distanza dall'Atlantico, in un'area desertica lontanissima da qualsiasi nucleo abitato. L'unico segno lasciato dall'uomo era la traccia di una carovaniera, antichissima ma ancora percorsa periodicamente dai Tuareg, gli "uomini blu". su lunghe file di cammelli.

Stavamo sorvolando da ore una serie di dune sabbiose informi, allucinanti nella loro monotonia, con rare conche di terreno compatto e rarissimi erano i cespugli, per verificare le condizioni logistiche della regione, onde facilitare gli spostamenti e la permanenza in loco dei tecnici delle squadre geofisiche, le quali di lì a poco avrebbero intrapreso le prospezioni sismiche alla ricerca di indizi circa la presenza di idrocarburi.

Sull'elicottero eravamo in 4: io, il pilota americano, il motorista italiano (un tipo vispo, di Napoli) ed il perito minerario (mettere il nome se possibile). Erano le 4 di un pomeriggio assolato ed eravamo quasi alla fine della missione quando il pilota decise di interrompere la ricognizione per rabboccare il serbatoio del carburante. L'elicottero atterrò in un avvallamento soffocante come una caldaia, ma dal fondo sodo, in modo che i pattini non sprofondassero nella sabbia. Il pilota estrasse dal bagagliaio le taniche di benzina residue e fece l'ultimo rifornimento della giornata, quello che ci avrebbe consentito di rientrare alla base.

Noi tecnici ne approfittammo per preparare su un fornellino da campo una tazza di tè per tutti e finalmente ci godemmo un po' di silenzio e di riposo dopo la faticosa, ininterrotta attenzione richiesta dai rilevamenti. Il motorista però asserì di non aver sete e disse che aveva "un bisognino", perciò si allontanò verso una duna lontana circa trecento metri alla ricerca di un minimo di riservatezza.

Il pilota, terminato il rifornimento, tornò ad accomodarsi al posto di pilotaggio per compiere alcuni controlli strumentali ed infine venne a sedersi fra noi, per la sospirata tazza di tè. Chiacchierammo un poco, ma dopo oltre mezz'ora il motorista non era ancora tornato. Che fare? Lo chiamammo a gran voce senza ricevere risposta. Chi non è stato nel deserto non può figurarsi quale sia il senso di solitudine, il silenzio assoluto, l'angoscia che opprime chi si viene a trovare improvvisamente in tale situazione.

Seguimmo le impronte dei piedi lasciate dal motorista, ma le perdemmo quasi subito, nella sabbia soffice spazzata dalla brezza. Salimmo sulla cresta di una duna per avvistare il nostro collega, ma attorno a noi c'era solo sabbia a perdita d'occhio. Il motorista era stato forse morsicato da una vipera cornuta? Avevamo a disposizione il siero antivipera con la siringa, ma prima dovevamo trovarlo. O si era allontanato troppo, aveva smarrito l'orientamento e stava vagando senza meta? Senza pensarci due volte, decidemmo di esplorare la zona dall'alto, per recuperarlo.

Col pilota concordammo di decollare immediatamente e di iniziare la ricerca del nostro uomo. L'elicottero prese a volare in tondo, a bassa quota, seguendo una specie di spirale sempre più larga. Tutti, col fiato sospeso ed aguzzando la vista, esploravamo la sabbia sotto di noi fino a quando scorgemmo un puntino nero seminascolato da alcuni cespugli!

Scambiammo frasi concitate sulla possibile emergenza, preparandoci a determinare la nostra posizione e a chiedere soccorso via radio. Avvicinandosi intravedemmo qualcosa di più: due persone stavano già soccorrendo il motorista chine su di lui per cui decidemmo di atterrare. Cos'era successo? Incredibile! Il giovanotto aveva trovato di che divertirsi! Lo avevamo trovato, a oltre due chilometri di distanza dalla nostra sosta, in preliminari assai avanzati con due ragazze Tuareg provenienti dal bivacco di una carovana, accampata tre chilometri ancora più

in là, dietro una cresta rocciosa. (Le “donne blu” godono della massima libertà, quando sono ancora nubili).

Le due ragazze, attratte dal rumore e dal primo atterraggio dell'aeromobile, si erano dirette verso di noi per curiosare. A metà percorso avevano incontrato casualmente il motorista che, da buon napoletano, a gesti era riuscito a proporre loro un intervento urgente di “manutenzione”. Che avevano immediatamente accettato. Di primo acchito, glie ne dicemmo di tutti i colori per aver interrotto il lavoro e suscitato tante inutili preoccupazioni, mentre le due ragazze se la squagliavano velocemente.

Poco più tardi, durante il volo di ritorno, udimmo il pilota americano borbottare ammirato: “Ah! Questi italiani!”

Una patente internazionale di guida (1975?)

Per un certo periodo, il nostro reparto di cartografia fu sistemato in un'ala del secondo grattacielo, al 15° piano, adiacente al reparto della Contabilità Industriale. Il Dr. Andreolli, già allora ottimo fotointerprete (mio caro amico) ed io stavamo studiando insieme le foto aeree del Delta del Niger, dove avevamo in programma di recarci per dei controlli. Contemporaneamente, per ordine dell'Amministrazione, coi nostri confinanti della Contabilità dovevamo analizzare i nostri tempi lavorativi, per la determinazione di certi costi standard. Fu così che facemmo amicizia con un giovane Ragioniere, meridionale, estroverso, simpaticissimo, scuro, piccolo di statura e per molti versi inconfondibile (era la concreta personalizzazione di Andy Capp, l'eroe dei fumetti noto in Italia come Carlo, marito di Alice). Era temporaneamente in Amministrazione AGIP a S. Donato Milanese, ma anch'egli in procinto di partire per il Biafra onde tenere la contabilità industriale dei cantieri della perforazione. Il suo nome non lo ricordo.

Meno di un mese dopo, in transito per Warri lo incontrammo nella Sede NAOC, a Lagos. Ci disse che doveva trattenersi lì per ottenere la patente. Aggiunse che purtroppo non possedeva automobile e nemmeno aveva mai provato a guidare una autovettura, tuttavia per recarsi dal Campo base ai vari cantieri sarebbe stato indispensabile utilizzare un automezzo. In verità, principalmente su piste di servizio in foresta piuttosto che su strade pubbliche. Tuttavia, per evitare noie con la polizia, sarebbe occorso ottenere comunque una patente di guida. Il Factotum locale, che assisteva il personale italiano, gli aveva assicurato che non ci sarebbe stato problema. Questione di qualche giorno....

Infatti di lì a poco l'Assistente NAOC nigeriano, addetto a tali pratiche, accompagnò il nostro Ragioniere all'Ispettorato Motorizzazione di Lagos, fece da tramite con l'addetto allo sportello e richiese per il nostro amico la Patente Internazionale. Redatta l'istanza, forniti i documenti anagrafici ecc., fu sollecitata una qualsiasi patente (magari quella nigeriana), motivata da necessità immediate ed asserendo sulla parola che la patente italiana era rimasta per errore a Milano.

L'impiegato consultò il suo Capo ufficio e tornò dicendo che tutto sarebbe stato possibile, stilando una dichiarazione speciale e pagando una tassa addizionale di 50 dollari. Ottenuti i 50 dollari e lo scritto, portò tutto al suo Capo ufficio e di qui al Direttore, ma poco dopo ritornò dicendo che per il “Grande Capo” (*Big Boss!*) quello scritto non bastava, occorreva assolutamente presentare anche “un qualsiasi documento sostitutivo di abilitazione al trasporto”.

L'Assistente chiese allora al Ragioniere: “Tiri fuori qualcosa, qualsiasi cosa, perché qui fanno i difficili.” Seguì fra i due una discussione ed una ricerca affannosa di quel qualcosa che non esisteva, finché dal portafoglio del nostro amico scivolò sul bancone l'abbonamento ferroviario da pendolare Lodi-Milano. L'Assistente subito l'afferrò, controllò che ci fossero le generalità ed anche la fotografia, quindi lo presentò all'impiegato che andò a mostrarlo al Direttore. Quest'ultimo mandò il Capo ufficio allo sportello perché si accertasse personalmente

dell'identità. Il Capo ufficio venne allo sportello, confrontò la foto e la persona, poi chiese: "Ma lei, signore, cosa guida con questo documento sostitutivo?"

La situazione stava diventando da ridicola a grottesca agli occhi del nostro amico, perciò lui, non potendone più e dando per scontato che sarebbe stato costretto a frequentare un corso di guida, bypassò l'Assistente NAOC e rispose in inglese: "Con quella io ci guido il treno!"

Il Capo ufficio annuì, andò a confabulare con l'Interprete Giurato della Motorizzazione, il quale lesse quella tessera e andò a consigliarsi col Direttore, poi si affacciò allo sportello dicendo: "Questo documento è complesso e ci vuole la traduzione giurata, che in questo caso è particolarmente difficile. C'è un'altra tassa addizionale. Mi versi altri 100 dollari, prego".

L'impiegato ritirò la somma e, dieci minuti dopo, il Ragioniere otteneva la patente di guida internazionale, con cui poté tranquillamente viaggiare sulle strade extraurbane del Biafra, assai tranquille in quegli anni, per tutto il suo periodo annuale di contratto.

Un anno dopo, quanto accaduto all'Ufficio Motorizzazione Civile di Lagos ebbe una conclusione scontata, assai "pittoresca". Il nostro amico Ragioniere, rientrò a San Donato e stavolta trovò alloggio al famoso "Gigantino", che a quel tempo era un palazzotto isolato, adibito a casa-albergo temporanea per i dipendenti scapoli. Riprese poi servizio in Amministrazione, lo festeggiammo e, trascorsi pochi giorni, ci confidò che presto si sarebbe motorizzato.

Infatti chiese ai superiori un permesso per recarsi a ritirare una automobile fuoriserie, acquistata con le corpose indennità estere di area disagiata, accumulate in quell'anno di Biafra. La mattina successiva non si presentò in ufficio. Non essendo reperibile nel "Gigantino" ed avendo i suoi vicini dichiarato di averlo visto uscire la mattina presto, l'Ufficio Assistenza Personale AGIP avviò ricerche presso Polizia ed Ospedali. Fu rintracciato in una clinica ortopedica, ingessato per fratture multiple, ricoverato con prognosi di oltre un mese s.c..

Il nostro amico aveva davvero ritirato la macchina, una Alfa Romeo Giulietta "che era uno schianto" e la mattina stessa del ritiro, mentre stava venendo verso San Donato, aveva perso il controllo del veicolo che, uscendo di strada, aveva sfondato la vetrina di una fioraia. Macchina e conducente si erano entrambi fracassati, restando seppelliti da una coltre di fiori multicolori, e quel ch'è peggio dai relativi vasi, all'interno del negozio. Se ben ricordo, qualcuno parlò dell'angolo fra la Via Porpora ed il Viale Abruzzi, verso zona Città Studi....

Smacchi e prime esperienze nel Golfo Persico (1959)

Due settimane dopo la mia prima ricognizione aerea sul delta dello Shatt-el Arab, ricevetti da Milano la notizia che uno speciale natante per lavori marittimi era in partenza dall'Italia con tutto il necessario per l'installazione della prima piattaforma off-shore nel Golfo Persico. Da questa piattaforma sarebbe stata condotta la perforazione del primo pozzo esplorativo, indicato dagli addetti all'Esplorazione come il "WILDCAT".

Per ubicare un pozzo in mare aperto occorre fare misurazioni col teodolite, dalla costa; (allora il GPS non solo non esisteva, ma nemmeno era immaginabile che in meno di quarant'anni l'uomo della strada avrebbe poi potuto disporre di quell'aggeggio chiamato Ton Ton, con cui chiunque può conoscere la propria posizione topografica).

Andai perciò a consultarmi col Capo - geologo, da cui seppi che il Responsabile di Rilevamento che mi aveva preceduto, l'Ing. Giulio Biscaccianti, mesi prima aveva determinato lungo la spiaggia costiera una stazione astronomica ed una base geodetica di oltre 5 Km, dai cui estremi io avrei potuto ubicare (per triangolazione, o meglio per "intersezione in avanti") il punto stabilito da perforare in alto mare. Per fare stazione su quei punti, però occorreva prima di tutto rintracciarli, su una costa che sapevo essere desertica, qua e là con sabbie mobili e priva di riferimenti. Urgeva quindi fare una ricognizione in loco. Il Capo mi assegnò come aiutante-interprete Yazdani, un giovane assiro, ingegnere meccanico, addetto ai Servizi Generali, che mi avrebbe assistito nella fase delle mie prime esperienze sul territorio. Purtroppo, come avrei accertato nell'immediato futuro, non solo io ero alle prime esperienze: per tutti i dipendenti AGIP l'attività di esplorazione in Iran avrebbe riservato novità.

Ci recammo subito in aereo ad Abadan e di lì in taxi alla Base logistica AGIP di Khorramshar, dove ci assegnarono due jeep con due autisti italiani, capi-motoristi della perforazione, Anselmi e Kurilco. Anch'essi stavano facendo conoscenza del territorio. La mattina successiva partimmo di buon'ora per via stradale verso Ahwaz, che superammo velocemente inoltrandoci nel primo pomeriggio verso la costa, attraverso un deserto assolutamente piatto e dal fondo compatto, con l'intenzione di raggiungere prima di sera l'abitato di Hendijan, dove ero già stato e dove avrei ritrovato la guida per evitare le sabbie mobili, cioè il vecchio Mousa Bahrekani.



Sull'estremo Ovest della base geodetica, nei pressi delle sabbie mobili.
Da sinistra: la guida Mousa Bahrekani, Bozzolato, il figlio di Mousa.

Confidando nel mio cervello, imbottito di cognizioni teoriche di geografia, mediante la consultazione delle lancette dell'orologio (utilizzate a mo' di bussola solare) riuscivo a seguire la direzione corretta, scegliendo quella giusta fra la moltitudine di tracce d'autoveicolo lasciate in lontani giorni piovosi. La bussola classica l'avevo lasciata a casa (essa serviva per situazioni difficili, non per indicarmi una banale direzione,....e poi, avevo l'orologio!). Inesperto com'ero, non consideravo l'umidità dovuta alla prossimità del mare ed erroneamente presupponevo che nel deserto il cielo si sarebbe sempre mantenuto terso, con il sole brillante e soprattutto sempre visibile.

Invece dopo due ore di viaggio improvvisamente il cielo si coprì di nuvoloni e la visibilità si ridusse a forse duemila metri per la comparsa di foschia. Per colmare lo staio, la pista principale poco più in là si ramificava vistosamente in tre direzioni. Quale prendere, delle tre? Il sole non c'era più, la regione era ancora priva di una qualsiasi cartografia ed io mi trovavo nei pasticci. Né gli autisti, né l'assistente conoscevano la zona. Feci allora sostare una delle jeep e con l'altra proseguii per un chilometro nella prima direzione, poi non trovando indicazioni di sorta, ritornai al punto di partenza. Incerto se tentare lungo la seconda direzione, mi stavo dando dell'idiota presuntuoso, ero perplesso e preoccupato, ma non volevo mostrarlo ai miei compagni che, ignari, stavano approfittando della sosta imprevista per fumarsi in pace una sigaretta.

Stavo guardandomi attorno col binocolo quando vidi, nella direzione da cui eravamo venuti, un puntino nero che si avvicinava. Attesi qualche minuto ed il puntino si rivelò essere un oggetto sventolante ed oscillante. Quando fu più vicino, vidi che era un beduino con indosso un

barracano mosso dal vento. Proveniva in bicicletta con andatura incerta e lenta, guidando con una mano sola, perché l'altra era tenuta contro l'orecchio destro, sotto il turbante arabo. Appena fu nei pressi, lo fermai chiedendo scusa in inglese. Il beduino mise i piedi a terra. Non aveva capito e, nell'attesa di sapere cosa io volessi, tolse allora la mano dall'orecchio destro e vidi che impugnava una specie di saponetta cromata.



Da sinistra: il noleggiatore dei “destrieri”, poi il figlio di Mousa, Kurilco, Yazdani, Anselmi, la guida Mousa Bahrekani (per le sabbie mobili).

Incuriosito, chiesi a Yazdani di farmi da interprete e di domandargli in *Farsi* cosa fosse quell'oggetto che teneva in mano e quale fosse la via più breve per il villaggio di Hendijan. (Non capivo cosa fosse: nel '59 da noi le radioline erano grosse come mattoni)

L'esotico ciclista rispose: “Questa è una radiolina a transistor che dei giapponesi stanno vendendo dalla settimana scorsa nel vicino Kuwait. E' una novità che costa pochissimo perché lì non ci sono tasse doganali. Quanto a Hendijan, ci sto andando anch'io. Venitemi dietro.”

Avvenne così che, procedendo in seconda marcia a venti all'ora, la piccola autocolonna entrò in Hendijan al seguito di un beduino in bicicletta, che attraversava il deserto ascoltando musica araba mediante il più recente prodotto della moderna tecnologia. Non sto a dire quale fosse la mia intima umiliazione in quel momento: anche se i miei compagni non se ne rendevano conto in quanto ignoranti di topografia, io mi stavo accusando ripetutamente di irresponsabilità, per l'aver sottovalutato la utilità di una bussola. Pazienza, mi dissi, non pensarci più, è acqua passata.

Intanto eravamo arrivati ad una caffetteria-locanda, essiccati ed impolverati dal deserto: per fortuna appena fuori della porta d'ingresso c'era una giara di terracotta piena d'acqua torbida, color caffelatte, cosa di meglio di una rinfrescata? Precedendo i miei compagni mi precipitai a sciacquarmi la faccia, ma subito mi sentii tirare per un braccio da Yazdani, mentre udivo una voce di protesta: “Basta, fermati!” Mi stavo lavando il viso con l'acqua da bere riservata ai clienti, che potevano dissetarsi gratis con una chicchera legata a uno spago. Dovetti chiedere scusa per la mia ignoranza al bettoliere che mi aveva richiamato all'ordine.

Pazienza ancora, ma intanto - pensai - a dispetto delle usanze locali ero riuscito a rinfrescarmi. Ci accomodammo nel fresco e buio antro della locanda e ordinammo la cena. Il

locale era illuminato solo da una fioca lampada a petrolio e dal fuoco del focolare. Nella semioscurità, si intravedevano altri avventori, accoccolati alla turca lungo le pareti. Quella sera c'erano solo del pane tipo piadina e uova cotte a frittatina; per noi forestieri, c'era anche qualche bottiglietta di acqua minerale persiana, se non ci contentavamo di quella della giara esterna. Per particolare riguardo verso di me, Capo straniero, il locandiere nel servirmi la portata mi concesse una delle due forchette (l'altra la stava usando il cuoco per fare le frittatine).

Dopo cena, andammo tutti a dormire, nell'unico camerone dove, su un ripiano di tavole rialzato e simile ad un palcoscenico, giacemmo sulle nostre coperte da viaggio, affiancati da un'altra dozzina di clienti. Al tenue lume notturno di una lucerna ad olio, vedevo agli angoli del soffitto bruni nidi di ragno, grossi come uova d'anatra, con bestiacce nere e pelose che correavano qua e là. Yazdani mi tranquillizzò, garantendomi che quei grossi ragni non pinzavano la gente. Ero coricato sul duro, non prendevo sonno, la vista era da brividi. Sarei scappato volentieri fuori all'aperto, ma non mi conveniva: ero stanco e mortificato, lì ero e lì dovevo stare. Alla faccia di tutte le esperienze della giornata, finii per dormire come un masso fino alla mattina seguente.